

Parere reso alla Agenzia della Mobilità Piemontese, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino nord est piemontese.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 24 ottobre 2025

premesse che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, *"i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici"* nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale (di seguito: TPL), *"gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o con prevalente partecipazione pubblica (...) nonché per quelli affidati direttamente"*;
- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201 del 2011 attribuisce all'Autorità il potere di *"sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici"*;
- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017 dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda;
- la Misura 4, punto 11, dell'Allegato alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera 48/2017) prevede l'invio all'Autorità di una relazione *"pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare [...], ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni"*, nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti a *"le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico"*;
- la Misura 6, punto 2, del summenzionato Allegato alla delibera 48/2017 prevede che nella citata relazione *"il soggetto competente illustra e motiva anche [...] i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare"*; allo scopo, il punto 1 della medesima Misura 6 specifica che *"il lotto [...] è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio,*

alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi”;

- la Misura 2, punto 2, dell’Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (di seguito: delibera 154/2019) prevede che l’ente affidante predisponga *“un’apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA)”* che deve essere *“pubblicata sul sito web istituzionale [...] e contestualmente trasmessa all’Autorità”*;
- l’Agenzia della Mobilità Piemontese (di seguito: Agenzia, AMP) – istituita inizialmente con l.r. n. 1/2000 con competenze limitate alla conurbazione torinese, successivamente ampliate con la l.r. n. 10 del 11/07/2011 e la l.r. n. 1/2015, si configura come *“ente pubblico di interesse regionale che mantiene la forma di consorzio per l’esercizio in forma obbligatoriamente [associata] delle funzioni degli enti territoriali in materia di TPL”*; l’Agenzia è titolare dei Contratti di Servizio del TPL (di seguito: CdS) vigenti in Regione Piemonte (di seguito: Regione) e si occupa di pianificare le strategie di mobilità, programmare gli sviluppi e provvedere agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, della stipula e gestione dei CdS, di amministrare il sistema tariffario – con nota acquisita al prot. ART n. 75688/2025 del 16 settembre 2025 ha trasmesso all’Autorità la relazione prevista dalla delibera 48/2017 (di seguito: Relazione dei Lotti o RdL) afferente ai servizi di trasporto pubblico locale del bacino nord est, come definito dalla DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012¹;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

In esito all’applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, e tenendo conto delle richieste formulate da alcuni enti consorziati nell’Agenzia stessa – città di Novara, città di Verbania, province di Biella e Vercelli – in merito all’affidamento *in house* alle imprese *incumbent* a partecipazione pubblica, l’Agenzia ha individuato una configurazione a 5 lotti, di cui 3 lotti da affidare *in house* e 2 da affidare tramite gara. La scelta di affidare complessivamente 8,43 mln veic-km/anno *in house* – che rappresentano circa il 53,5% del perimetro complessivo di servizi del bacino nord est pari a 15,75 mln veic-km/anno – ha limitato le valutazioni sulle possibili suddivisioni in lotti della restante parte dei servizi (pari a 7,33 mln veic-km/anno), escludendo la possibilità di scegliere lo scenario a 4 lotti da affidare tramite gara individuato dall’Agenzia nell’ambito delle attività propedeutiche all’affidamento dei servizi.

In particolare, lo scenario a 5 lotti prevede due lotti da affidare tramite gara – uno relativo al servizio urbano ed extraurbano del Cusio-Ossola da 3,13 veic-km/anno e uno relativo ai servizi extraurbani della Provincia di Novara e dell’area della Valsesia da 4,20 veic-km/anno – e tre lotti da affidare *in house* – uno relativo ai servizi urbani di Biella e Vercelli ed extraurbani delle due province da 4,53 veic-km/anno, uno relativo ai servizi urbani di Novara da 2,35 veic-km/anno e uno relativo al servizio urbano e suburbano di Verbania da 1,55 veic-km/anno; invece lo scenario a 4 lotti da affidare tramite gara prevede lotti di dimensioni pressoché omogenee da un minimo di 3,79 veic-km/anno a un massimo di 4,17 veic-km/anno.

L’Agenzia ha sviluppato analisi trasportistiche, economiche e di contendibilità per l’individuazione della configurazione dei lotti, applicando i principi disciplinati dalla delibera 48/2017 e, sebbene la configurazione a 5 lotti scelta sia coerente con il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento,

¹ La Regione ha suddiviso il territorio di competenza in quattro bacini di mobilità: Bacino Metropolitano di Torino coincidente con il territorio della, *illo tempore*, Provincia di Torino; Bacino Sud coincidente con la Provincia di Cuneo; Bacino Nord Est coincidente con le province di Biella, Novara, Vercelli e Verbania Cusio Ossola; Bacino Sud Est coincidente con le province di Alessandria e Asti.

questa non risulta soddisfare pienamente gli obiettivi di efficacia e di efficienza perseguiti dalla regolazione dell'Autorità in materia di individuazione degli ambiti e dei lotti, in particolare se confrontata con la soluzione a 4 lotti da affidare tramite gara.

In primo luogo, per quanto riguarda le economie di scala in termini di produzione del servizio, la configurazione dei lotti scelta è caratterizzata da tre lotti (uno dei quali da affidare con gara) con dimensione inferiore alla soglia di 4 mln di veic-km/anno, individuata dalla pur non conclusiva letteratura di settore quale dimensione ottima minima di produzione del servizio e indicata dalla Regione quale soglia minima per la definizione dei lotti, mentre nello scenario con 4 lotti a gara, la dimensione dei lotti individuata risulta prossima o poco superiore alla soglia di 4 mln di veic-km/anno.

Dal punto di vista dell'economicità, sulla base delle stime dell'Agenzia con il metodo del costo standard, lo scenario a 5 lotti richiederebbe un impiego di risorse pubbliche superiore a quelle storicamente impiegate di circa 870.500 €/anno, mentre lo scenario a 4 lotti richiederebbe risorse leggermente inferiori rispetto a quelle attuali (circa -98.590 euro). Al riguardo, l'Agenzia specifica che le maggiori risorse richieste dallo scenario a 5 lotti possano essere in parte ridotte nell'ambito delle offerte di gara e con i successivi approfondimenti per la predisposizione del PEF dei lotti *in house* da rendere disponibili nell'ambito delle RdA che saranno trasmesse all'Autorità.

Tuttavia, si ritiene che dalla procedura di gara a 4 lotti sarebbero potuti emergere ulteriori risparmi di risorse pubbliche, oltre a economie di scala, anche a livello di impresa, derivanti da offerte degli operatori relative all'accorpamento di due o più lotti, in assenza di vincoli sul numero massimo di lotti aggiudicabili a un medesimo operatore e con un meccanismo di aste combinatoriali per la valutazione delle offerte. In tal senso, con riferimento alla configurazione a 5 lotti, anche in assenza di vincoli sul numero massimo di lotti aggiudicabili a un medesimo operatore – che si raccomanda di non introdurre – le limitate dimensioni dei servizi destinati all'affidamento con gara (complessivamente pari a 7,33 mln veic-km/anno) non favoriscono l'emergere delle sopra richiamate economie di impresa.

Dal punto di vista delle economie di integrazione, derivanti dall'erogazione di servizi di tipo diverso, nello scenario scelto a 5 lotti sono previsti 2 lotti con servizi omogenei – in particolare il lotto urbano di Novara e quello extraurbano di Novara e Valsesia – mentre nel caso dello scenario a 4 lotti soltanto un lotto prevedeva servizi esclusivamente extraurbani.

Sotto il profilo delle economie di gestione amministrativa, considerato quanto rappresentato nella RdL sul meccanismo virtuoso derivante dalla presenza di lotti *in house* e lotti a gara tramite il continuo confronto dei risultati ottenuti nei due diversi regimi di affidamento, si ritiene che in tale scenario l'Agenzia svolga un ruolo di assoluto rilievo: al riguardo, rimandando alla RdA ulteriori approfondimenti su tali tematiche, si raccomanda di prevedere nei CdS *in house* opportuni sistemi di misurazione degli obiettivi di efficienza ed efficacia, disciplinando adeguatamente premialità e penalità, procedendo all'affidamento tramite gara qualora i predetti obiettivi non dovessero essere raggiunti.

Dal punto di vista trasportistico, le analisi svolte per individuare i servizi da includere nei 4 lotti a gara rispondono a criteri di ottimizzazione dell'organizzazione dei servizi e dei costi di produzione e tengono conto di aspetti di autocontenimento della domanda di mobilità – seppur meglio indagabili anche oltre i confini provinciali; diversamente, sebbene anche lo scenario 5 lotti sia stato ottenuto applicando criteri trasportistici,

il vincolo dei 3 lotti *in house* ha necessariamente limitato l'efficienza e l'efficacia del servizio perseguibili nella definizione dei lotti sulla base dei criteri trasportistici.

Dal punto di vista della contendibilità, le analisi *on desk* e le consultazioni degli operatori che sono state svolte dall'Agenzia rivelano la presenza di un significativo numero di imprese che sarebbero adeguate a partecipare alle procedure di gara, sia con riferimento allo scenario a 4 lotti a gara, sia con riferimento allo scenario a 5 lotti con due lotti a gara. Peraltro, le verifiche effettuate sulla disponibilità dei depositi e dei mezzi non hanno fatto emergere criticità in termini di barriere all'ingresso in nessuno dei due scenari. Nel caso dello scenario a 4 lotti potrebbe costituire una barriera all'ingresso l'inclusione del servizio con funivia di Varallo, stante la specificità delle competenze tecniche necessarie per la relativa gestione, servizio che invece è incluso in uno dei lotti *in house* nel caso dello scenario a 5 lotti. Tanto premesso, è possibile ritenere che lo scenario a 4 lotti di gara, in assenza di vincoli sul numero di lotti aggiudicabili, sarebbe risultato maggiormente attrattivo anche per imprese di dimensioni medio-grandi, senza tuttavia escludere le imprese di minori dimensioni, mentre lo scenario a 5 lotti (con soli due lotti a gara) potrebbe risultare scarsamente attrattivo per le imprese di maggiori dimensioni, anche in assenza dei suddetti vincoli, essendo il perimetro massimo aggiudicabile pari a 7,33 mln veic-km/anno (*supra*). Al riguardo, rileva altresì quanto previsto dall'Agenzia in materia di completa digitalizzazione per i nuovi affidamenti, a prescindere dalla modalità di affidamento, e di proposte di progetto dell'offerta su tre differenti scenari, che avrebbero potuto trovare un maggiore riscontro su una più ampia platea di potenziali partecipanti.

Alla luce di tali considerazioni, **la scelta della configurazione a 5 lotti, di cui 3 *in house* secondo l'indirizzo degli enti controllanti le medesime società, pur rispettando il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento, non appare del tutto rispondente ai principi di economicità e contendibilità di cui alla delibera 48/2017 in confronto allo scenario a 4 lotti da affidare tramite gara, che risulta preferibile in relazione ai diversi aspetti considerati nelle analisi di natura trasportistica, economica e di contendibilità.** Pertanto, si invita l'Agenzia a riconsiderare la configurazione a 5 lotti proposta, anche prima della predisposizione delle previste RdA.

Inoltre, la scelta della modalità di affidamento *in house*, anche nel caso in cui fosse conforme ai criteri e principi previsti dal quadro normativo nazionale ed eurounitario, sottrae al meccanismo competitivo la parte maggioritaria dei servizi dell'intero bacino di mobilità, in corrispondenza anche del lotto di maggiori dimensioni relativo ai servizi urbani ed extraurbani di Biella e Vercelli, limitando conseguentemente l'attrattività della procedura di gara. Al riguardo, **si invita codesta Agenzia a valutare una ridefinizione del perimetro dei lotti *in house* al fine di limitare la frammentazione degli affidamenti e di ridurre la quota di servizio sottratta al mercato, individuando lotti di dimensioni prossime alla soglia di 4 mln veic-km/anno indicata dalla, pur non conclusiva, letteratura di settore:** ad esempio, i lotti *in house* di minori dimensioni o caratterizzati da costi *standard* più elevati potrebbero essere aggregati in lotti da affidare con gara, eventualmente rimodulandoli sulla base degli aspetti trasportistici e di gestione operativa dei servizi.

In ogni caso, si raccomanda di non introdurre vincoli sul numero di lotti da aggiudicare tramite gara al medesimo operatore prevedendo altresì un meccanismo di aste combinatoriali per la presentazione delle offerte, ferma restando la necessità di una modulazione nel tempo dell'avvio delle procedure di gara a livello regionale, con particolare riferimento ai bacini limitrofi, garantendo la più ampia partecipazione degli operatori anche tramite la differenziazione delle tempistiche di progressiva messa a gara dei servizi, evitando la sovrapposizione nel tempo delle stesse procedure.

Al riguardo, nell'ambito delle RdA, oltre alla verifica della "qualificata motivazione" dell'*in house* ai sensi dell'art. 17 comma 2 del d.lgs. n. 201/2022, potranno essere svolte ulteriori valutazioni. Tuttavia, si ritiene opportuno evidenziare sin da subito che, ai fini della sussistenza del controllo analogo² sulle imprese *in house* da parte degli enti locali proprietari, è necessaria una forma di controllo anche di tipo economico-finanziario, da rendere coerente con il controllo di tipo regolatorio e gestionale in capo all'Agenzia in qualità di Ente Affidante dei CdS: pertanto si raccomanda di chiarire nella RdL la differenza tra il controllo analogo degli enti locali proprietari e il controllo contrattuale esercitabile dall'Agenzia quale Ente Affidante. In ogni caso, si valuta positivamente la previsione di ricorso al mercato ove non sia verificato il raggiungimento di predeterminati obiettivi di prestazione fissati dall'ente affidante nel contratto.

Per quanto riguarda l'applicazione della metodologia disciplinata dalla delibera 48/2017, si apprezza in particolare la dettagliata analisi della domanda effettiva, effettuata combinando diverse fonti di dati, tenendo conto degli esiti delle indagini svolte dall'Agenzia, dei dati derivanti da altre fonti come le indagini ISFORT-Audimob, impiegando *big data* telefonici e rilevazioni delle frequentazioni per linea (seppur parziali e incomplete): tale approccio si ritiene adeguato a rappresentare un fenomeno complesso e in continua evoluzione come quello della mobilità. Con particolare riferimento alle utili analisi di autocontenimento della domanda di mobilità, per il futuro si raccomanda di considerare, oltre alle singole province, anche insieme di province, al fine di rilevare eventuali aree con dimensioni superiori a quelle provinciali nelle quali la domanda di mobilità risulta caratterizzata da un elevato livello di autocontenimento.

Si raccomanda di adottare, nel breve termine, misure che consentano di fornire stime complete e aggiornate delle frequentazioni relative al 2024 e al 2025 nei *data set* di gara, affinché le imprese potenzialmente interessate dispongano di tutti gli elementi necessari a formulare offerte. Inoltre, si raccomanda di prevedere nei CdS di prossima stipula appositi obblighi in capo alle imprese affidatarie finalizzati alla rilevazione e alla trasmissione, con periodicità prestabilita, dei dati relativi ai passeggeri trasportati, al *load factor* (per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno), ai ricavi e al *coverage ratio* (calcolato come previsto dall'art. 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997). Tali dati devono essere resi disponibili per tutte le modalità di trasporto e tipologie di servizi (bus urbani, bus extraurbani, funivia, servizi a chiamata) con disaggregazione per linea. Si raccomanda, inoltre, di approfondire l'analisi della domanda di mobilità occasionale turistica, con particolare riferimento all'utilizzo dei servizi di TPL da parte di tale tipologia di utenti, considerata la significativa vocazione turistica del bacino nord est.

Per quanto riguarda la domanda potenziale, pur apprezzando l'analisi effettuata sugli aspetti di evoluzione generazionale di comportamenti e preferenze di mobilità, si raccomanda per il futuro di approfondire maggiormente tale componente, quantificandone l'entità: in particolare, si suggerisce di stimare la domanda generata in conseguenza dell'introduzione di nuovi servizi e/o evoluzioni tecnologiche, nonché quella attratta verso il TPL in diversione da altre modalità di trasporto, ponendo attenzione alla componente della domanda occasionale turistica e alla sua evoluzione, utilizzando gli strumenti di modellazione trasportistica e sfruttando maggiormente le opportunità rese disponibili dai *big data* e dalle evoluzioni tecnologiche (ad esempio dati derivanti dall'uso degli *smartphone*, *floating car data*, dispositivi per il conteggio dei passeggeri a bordo dei mezzi pubblici e alle stazioni, ecc.). Inoltre, con riferimento al divario indicato nella RdL tra la domanda di trasporto pre e post pandemia (stimato al 6%), si raccomanda di chiarire fonti e modalità di calcolo di tale stima, provvedendo a un aggiornamento della stessa sulla base dei dati relativi all'anno 2025, derivanti dal

² Si vedano in proposito le disposizioni di cui all'art. 2 comma 1 e all'art. 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

“focus Piemonte” dell’indagine ISFORT e/o dalle validazioni fornite dal CSR, considerato che sulla base dei dati riportati nella tabella 61 della RdL tale divario parrebbe essere già stato recuperato nel 2023.

Per quanto riguarda la domanda debole, si raccomanda, per il futuro, di effettuare una stima quantitativa della domanda espressa dalle aree identificate come deboli con indagini e rilevazioni *ad hoc*, al fine di coglierne l’effettiva entità, considerato che l’analisi proposta nella RdL non risulta rappresentativa delle specificità delle esigenze di mobilità rarefatte espresse da tali aree. Inoltre, sempre con riferimento alla domanda debole si raccomanda di analizzarne le caratteristiche temporali e socioeconomiche, al fine non soltanto di identificare le fasce orarie/giorni della settimana/periodi dell’anno e categorie di utenti che esprimono una domanda debole, ma anche per pervenire alla quantificazione della domanda di spostamenti espressa.

In merito all’offerta programmata, si evidenzia che particolare attenzione deve essere posta alla progettazione dei servizi a chiamata per le aree a domanda debole, anche qualora sia demandata alle imprese *in house* e a quelle partecipanti alle gare, favorendo l’implementazione di tali servizi con l’impiego delle tecnologie digitali, che consentono la prenotazione con ridotto preavviso e l’acquisto dei titoli di viaggio tramite canali diversi dalle rivendite. Si raccomanda inoltre di prevedere apposite clausole di flessibilità nei CdS che saranno stipulati affinché, nei limiti consentiti dall’ordinamento, sia possibile adeguare l’offerta di servizi all’evoluzione della domanda, anche in considerazione del permanere di alcune incertezze in merito all’inclusione dei servizi attualmente svolti nell’ambito di accordi di programma di competenza di singoli comuni e unioni montane e alla prosecuzione del servizio a chiamata “Telebus” di Vercelli, oltre che all’opportunità di assorbire gli indirizzi che deriveranno dal Piano integrato della mobilità pubblica e dell’accessibilità del bacino nord est, che risulta in corso di definizione. A tal proposito si ritiene opportuno raccomandare di adottare idonee misure atte a favorire l’adozione del suddetto Piano prima della pubblicazione del bando di gara, in modo tale che gli indirizzi ivi contenuti siano noti sin da subito alle imprese potenzialmente interessate a partecipare, anche in considerazione dell’ampio margine di progettualità che si intende lasciare ai partecipanti alle procedure.

Relativamente alla definizione del perimetro dei servizi OSP, si raccomanda di effettuare un puntuale monitoraggio della redditività delle linee, per disporre degli elementi necessari al fine di valutare in futuro la possibile sottrazione di alcune linee al perimetro OSP, e di approfondire maggiormente il ricorso a fonti alternative di finanziamento, sull’impronta degli esempi internazionali richiamati nella RdL. Inoltre, si invita a valutare l’inclusione della linea Oleggio-Malpensa nel perimetro OSP per i futuri affidamenti – come si evince dall’Annesso 6 – considerata la natura commerciale della stessa che pare potersi desumere sulla base degli elementi disponibili e a effettuare un approfondimento sulla vocazione del servizio con funivia del Sacro Monte di Varallo, che parrebbe configurarsi come prevalentemente turistica: al riguardo, anche in considerazione dell’elevato *coverage ratio*, si suggerisce di valutarne l’espunzione dal perimetro del servizio OSP.

In merito al metodo di adeguamento tariffario, nel prendere atto - anche alla luce del punto 3 della misura 27 della del. 154/2019 - delle ragioni, in favore dell’armonizzazione delle tariffe e dell’integrazione tariffaria, rappresentate nella RdL a sostegno della scelta di utilizzare un sistema diverso dal *price cap* e da altri metodi direttamente connessi alla qualità, prevedendo comunque al contempo l’imposizione dell’obbligo per le IA di rimborsare o indennizzare gli utenti qualora non siano raggiunti gli obiettivi imposti dai contratti di servizio o assunti dall’operatore nella stesura della Carta dei servizi, si rinviando alle RdA le valutazioni sugli

approfondimenti in merito alle modalità applicative del sistema di rimborsi/indennizzi da riconoscere agli utenti in caso di mancato raggiungimento dei target qualitativi contrattuali. Infine, considerato l'elevato livello di eterogeneità dei titoli di viaggio e delle tariffe dei servizi urbani nel bacino nord est, si ritiene necessario che l'Agenzia adotti tutte le misure necessarie per favorire l'implementazione dell'integrazione tariffaria e dell'utilizzo del credito trasporti su tutto il bacino con l'avvio dei nuovi affidamenti: qualora tali interventi risultassero attuabili in un orizzonte temporale più ampio, si raccomanda quantomeno di prevedere l'interoperabilità dei titoli di viaggio tramite specifici accordi tra gli operatori che erogano il servizio nel medesimo contesto.

Si evidenzia infine che, ai sensi della citata Misura 4, punto 11, della delibera 48/2017, la Relazione dei Lotti aggiornata dovrà essere pubblicata sul *sito web* istituzionale dell'Agenzia, dandone riscontro all'Autorità.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il presente Parere è reso, sulla base degli elementi contenuti nella Relazione dei Lotti, nel senso sopra indicato e con l'invito a dare seguito alle osservazioni espresse, ed è trasmesso all'Agenzia e pubblicato sul *sito web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 24 ottobre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)